



Картинки с выставки

Самое главное на стенде Mazda

с.8



Ветер, ветер, мы погуч!

Мировой дебют Mazda Kazamai

с.2



Большая атлетика

Mazda CX-9: наконец в России

с.4

Русская борзая

Что Олег Кесельман сделал с Mazda CX-7

с.6

Салонное чтение

Все что нужно знать о главных моторшоу планеты

с.9

Смотрите, кто приехал

Главные премьеры главного события года

Главное мировое автомобильное событие этой осени – вне всяких сомнений – международный автосалон в Москве. В этом году он впервые поставлен в ряд с остальными грандами: автосалонами в Париже, Франкфурте и Женеве. Ожидается, что по количеству посетителей – более полутора миллионов человек – он станет самым крупным в Европе.

Автосалон проходит до 7 сентября в выставочном центре «Крокус Экспо». Среди без малого тысячи участников у

Mazda – самый масштабный стенд в павильоне «премиальных марок». На стенде, который получил высочайшие отзывы благодаря своей оригинальной архитектурной концепции, посетители выставки могут увидеть главную новость автосалона: мировую премьеру концепта Mazda Kazamai. Концепт не только продолжает тему Nagare, но и открывает новую страницу в дизайне Mazda: в последующие два года публике будут представляться концепты, «нашипованные» новыми технологическими раз-

работками Mazda. Кроме того, на автосалоне Mazda анонсировала начало продаж своего самого ожидаемого автомобиля – гигантского внедорожника Mazda CX -9, который уже успел получить престижнейшую награду «Внедорожник года» в США. На стенде красуется и необычный экспонат – гоночная версия популярного в России Mazda CX-7 – Русская Борзая, подготовленная известным российским гонщиком и руководителем Академии спортивного вождения Mazda, Олегом Кесельманом.

Игорь Шрайбер, президент, управляющий директор Mazda Motor Rus



Чувства и эмоции – в жизнь!

Для наших российских покупателей, для команды Mazda и для меня лично, Mazda – это нечто большее, чем сочетание эмоционального дизайна, азартного вождения и функциональности. Mazda наполняет жизнь чувствами и эмоциями, и наша задача – поделиться нашим восторгом с вами! Поэтому мы решили посвятить Московскому автосалону целый – специальный – номер.

Технология ветра

Главная премьера автосалона – Mazda Kazamai

Мировая премьера концепт-кара компактного кроссовера Mazda Kazamai – самое яркое событие Московского международного автомобильного салона 2008 года. Созданный специально для российского рынка, Kazamai – самый свежий представитель серии Nagare. Он задает направление для создания серийной модели нового компактного кроссовера с великолепными ходовыми качествами, низким расходом топлива и высоким уровнем безопасности.

Kazamai объединяет новый стиль серии концепт-каров Nagare с принципами программы “Разумный Zoom-Zoom”, реализуемой Mazda в серийных моделях с 2007 года. Главной задачей программы является разработка экологичных и безопасных автомобилей с высокими динамическими характеристиками. С момента принятия этой программы дизайнеры

Mazda создали целую серию концептов, которые объединяет новый стилистический язык Nagare (по-японски – «поток»). Компактный, легкий, с динамичным обликом и экономичным двигателем Mazda следующего поколения, Kazamai ориентирован на молодую аудиторию, ценящую в автомобиле стиль.

Kazamai в переводе с японского означает “схватка вихрей”, “ветроворот”. Это название подчеркивает сильный и изящный характер автомобиля. Дизайн Kazamai использует тему мощных потоков, которые проходят через всю поверхность кузова. При ширине 1930 мм и длине 4520 мм концепт ненамного больше, чем Mazda3, но при этом предлагает гораздо более вместительный и многофункциональный интерьер. В то же время, при высоте всего 1500 мм, плавных очертаниях крыши и очень коротком заднем свесе, он напоминает спортивное купе.



Фотосъемки Mazda Kazamai проходили в Москве, на заводе ЗИЛ. Присоединившиеся к процессу создатели концепта – Ясуши Накамута, Норихито Ивао и Лоренс ван ден Акер, остались под большим впечатлением от гигантских территорий и цехов завода.





Внешний облик Kazama1 не только является выражением безудержной экспрессии, скорости и мощи, он образует пространство, в котором с комфортом могут располагаться до четырех человек. Kazama1 спроектирован таким образом, чтобы водитель получал максимальное количество информации по разнообразным каналам для уверенного и увлекательного управления.

Снижение веса и великолепная аэродинамика играют важную роль в улучшении динамических характеристик, а также в повышении экологической чистоты автомобиля – в частности, снижении выбросов отработавших газов. Mazda Kazama1 обладает великолепной аэродинамикой

благодаря небольшой высоте, плоскому днищу, заднему диффузору и компактным наружным зеркалам. Все это позволило улучшить коэффициент аэродинамического сопротивления на 10 процентов по сравнению с другими моделями в сегменте компактных SUV.

Kazama1 продолжает тему легкого кузова – капот, элементы шасси и блок цилиндров изготовлены из алюминия или алюминиевого сплава; боковые панели, крылья и кожух двигателя выполнены из пластмассы. Это снизило массу по сравнению с аналогичными автомобилями на 100 кг. Результатом облегчения машины стало также улучшение управляемости, и, конечно, снижение расхода

топлива и соответствующее уменьшение выброса CO₂.

Kazama1 оснащается 2,0-литровым бензиновым двигателем нового поколения с системой непосредственного впрыска топлива. Этот силовой агрегат нового поколения обеспечивает снижение расхода топлива на 30 процентов.

В основе разработки двигателя Kazama1 лежит двигатель с непосредственным впрыском бензина DISI (Direct Injection Spark Ignition), устанавливаемый на Mazda CX-7. В новом 2,0-литровом бензиновом двигателе используются новейшие технологии для снижения потерь энергии и максимального улучшения термического КПД. В нем применяются также технологии контроля процесса сгорания и изменяемые фазы газораспределения, позволяющие поддерживать высокий крутя-

щий момент во всем диапазоне оборотов двигателя, а также каталитический нейтрализатор следующего поколения – для дальнейшего снижения уровня токсичности отработавших газов.



Технические характеристики Kazama1

Размеры	Габаритная длина	4520 мм
	Габаритная ширина	1930 мм
	Габаритная высота	1500 мм
	Колесная база	2780 мм
Число мест		4
Двигатель	Тип	2,0-литровый, бензиновый, нового поколения
Коробка передач	Тип	6-ступенчатая автоматическая, нового поколения
Подвеска	Тип	Передняя - со стойками "МакФерсон"
		Задняя - многорычажная
Шины	Тип	265/45 R22 Bridgestone



Большой бой

Лучший внедорожник 2008 года доехал до России

Дебютировав на автосалоне в Нью-Йорке весной 2006 года, Mazda CX-9 стал прорывом в дизайне SUV. Он выглядит оригинально на фоне традиционных угловатых моделей. Продажи CX-9 в Северной Америке стартовали в начале 2007 года, затем автомобиль вышел на рынки стран Южной Америки, Австралии и Саудовской Аравии.

Внедорожник Mazda CX-9 получил признание как покупателей, так и экспертов. В январе 2008 года он завоевал почетное звание «Внедорожник года в Северной Америке 2008». По состоянию на конец июня 2008 года в мире реализовано свыше 53 000 автомобилей.

Mazda CX-9 сочетает в себе мощь спортивного автомобиля и функциональность SUV и предлагает спортивный дизайн, удовольствие от вождения, высокий уровень оснащения и вместительность. Это первый SUV Mazda, на который устанавливаются три ряда сидений. Под обтекаемым кузовом скрывается характерный для внедорожников вместительный салон, предоставляющий достаточный уровень комфорта 6 пассажирам.



Mazda CX-9 выглядит спереди мощным и надежным благодаря большому бамперу, узким фарам, окруженным серебристыми рамками и заходящим на крылья, и скульптурным формам капота. Линии капота поднимаются от пятиугольной радиаторной решетки к основаниям передних стоек крыши. В дизайне задней части кузова доминируют пятиугольное заднее окно и крупный бампер. На выбор предлагается семь цветов окраски кузова.

Mazda CX-9 напоминает снаружи скорее спортивный автомобиль, чем внедорожник, однако внутри него полностью реализованы возможности, обеспечиваемые его габаритными размерами (длина – 5089 мм, ширина – 1936 мм, высота – 1728 мм). Интерьер CX-9



5 положений); трехзонный климат-контроль; аудиосистема BOSE® с 10 акустическими колонками мощностью 277 Вт; информационно-развлекательная система для задних пассажиров; датчик дождя и система автоматического включения/выключения фар и фонарей. Mazda CX-9 также оснащается новой системой доступа к автомобилю без помощи ключа – со специальной картой, которая позволяет владельцу разблокировать четыре боковые двери, находясь снаружи ав-

томобиля. С помощью карты-ключа можно управлять дверью багажника с электроприводом, которая также входит в стандартное оборудование Mazda CX-9.

В России Mazda CX-9 будет предлагаться в наиболее оснащенной версии исполнения – с 3,7-литровым бензиновым двигателем MZI V6 и 6-ступенчатой автоматической коробкой передач с режимом выбора передач вручную. Цена автомобиля в топовой комплектации составляет 1 582 000 рублей.

отличается простором и высоким качеством исполнения. Центральная консоль и панель управления выполнены «под дерево». Кок-пит украшает приборная панель с козырьком, благодаря которому показания приборов легко читаются даже при ярком освещении.

Сиденья с кожаной обивкой отличаются спортивным видом и прочностью.

Центральная консоль – самая большая из всех, уста-

навливаемых на автомобили Mazda – отделана теми же материалами, что и салон, придавая целостность дизайну интерьера. На выбор предлагаются два цвета отделки: черный или песочный.

В стандартную комплектацию автомобиля входят: система охранной сигнализации; электрические стеклоподъемники передних и задних окон; передние сиденья с электро-регулировкой и обогревом (до



Резвость и нюх

Чем отличается Mazda CX-7 “Русская борзая”



Важное место на стенде Mazda на Московском автосалоне 2008 года занимала гоночная версия кроссовера Mazda CX-7. Впервые в истории Mazda представляет разработку российских специалистов – компании Kesselman Motorsport.

“Mazda CX-7 мне очень нравится, это машина для быстрой езды по обычным дорогам. Мне захотелось раскрыть ее потенциал полностью, и именно с той точки зрения, которая мне ближе всего”, - говорит Олег Кессельман, известный автоспортсмен, чемпион России в классе “Туринг” и глава команды Kesselman Motorsport.

Хорошо знакомую россиянам машину внешне заметно изменили специально разработанные бамперы, а также навесные детали, которые улучшают аэродинамику. Бамперы и навесные пороги помогают создать разреже-

ние под кузовом, благодаря которому автомобиль “присасывается” к дороге. “Основной задачей было увеличение прижимной силы. Это необходимо для обеспечения устойчивости и управляемости”, – говорит художник и дизайнер Александр Захаров, который возглавил работу в этом направлении. - “Но над аэродинамикой Mazda CX-7 хорошо поработали. Днище даже в стандартном исполнении достаточно гладкое, так что там мы почти ничего не меняли”.

Пороги изолируют воздушный поток под кузовом, а развитый диффузор под задним бампером увеличивает скорость воздуха и этим усиливает разрежение и, соответственно, силу прижима. Дополнительный эффект создает спойлер над задним стеклом. Он удлиняет крышу и создает прижимную силу. Сила аэродинамического прижима увеличена по срав-

нению со стандартной Mazda CX-7 на 10 процентов при сравнительно небольшом увеличении лобового сопротивления – коэффициент C_x вырос также примерно на 10 процентов, что можно считать очень хорошим результатом.

Для увеличения мощности команда Kesselman Motorsport использовала на этой модели

турбину Garrett увеличенного размера и более производительный промежуточный охладитель (интеркулер). Также установлена впускная система собственной разработки. Выхлопная система доработана не только с точки зрения повышения отдачи двигателя, но и для снижения массы.

Вместо автоматической трансмиссии, стандартной





Александр Захаров

для Mazda CX-7 на российском рынке, на этот автомобиль установлена механическая коробка передач. Серьезные изменения коснулись подвески. На CX-7 используются амортизаторы и пружины, разработанные в Kesselman Motorsport. Они позволяют регулировать жесткость пружин и амортизаторов.

Автомобиль существенно облегчен. Прежде всего, за счет отделки салона – как и в других гоночных моделях она практически отсутствует. В машину установлен каркас безопасности и два спортивных сиденья с четырехточечными ремнями безопасности. Mazda CX-7 «Русская борзая» полностью соответствует стандартам безопасности FIA.

Представленный на стенде Mazda в Москве, автомобиль еще не закончил цикл стендовых и дорожных испытаний, по итогам которых, возможно, некоторые элементы будут усовершенствованы или заменены. Испытания «Русской борзой» намечены не только на трассе в Мячково, но и за рубежом – на одних из самых престижных трасс Европы в Хоккенхайме и на Нюрбургринге.

«То, что мы сделали – это не концепт и не декоративный тюнинг, – уверен Олег Кесельман. – Безусловно, специально для выставки мы создали «глянцевую» версию автомобиля, и некоторые его детали в данный момент очень декоративные – но это для шоу. Доработанный автомобиль будет использован для занятий в Академии спортивного вождения Mazda».

Mazda CX-7 поставляется в Россию с сентября 2007 года. За первое полугодие 2008 года российские покупатели приобрели свыше 4000 кроссоверов Mazda CX-7. Таким образом, продажи самой дорогой на данный момент модели Mazda составили 10,7 процентов всех поставок Mazda на российский рынок в 2008 году.



«Не просто красивая машина»

Создатель «Русской борзой» гордится результатом эксперимента

Специально для MazdaLife знаменитый российский гонщик Олег Кесельман, создатель «Русской борзой», раскрыл секреты этой машины.

В: Что вы хотели выразить, создавая Mazda CX-7 «Русская борзая»?

О: Идея была в том, что создать не просто красивую машину, а автомобиль, который способен быстро ездить и напрямую может конкурировать со спорткарами. Наша «Борзая» способна показать хорошее время на любой гоночной трассе. Все было подчинено этой идее. Например, воздухозаборники они изменены специально для того, чтобы увеличить поток воздуха к двигателю – это увеличивает охлаждение и мощность, были поставлены колеса и расширители арок под более широкие колеса и для более быстрого прохода поворотов. Машина стала серьезно легче – на целых 200 кг.

В: Какой доработкой вы особенно гордитесь?

О: Гоночными амортизаторами. Они уникальны и специально сделаны для Mazda CX-7. Никто для нее не делает гоночных подвесок. Нами была подобрана жесткость пружин. Кроме того, не стоит забывать, что мы установили и настроили механическую трансмиссию: в Россию эту машину в принципе «с ручкой» не поставляют.

В: С чем пришлось помучиться?

О: С разработкой уникальной программы для мотора – с системой управления двигателем для мотора с непосредственным впрыском. Но тем больше я горжусь полученным результатом!



На чем стоит Mazda

Красота как она есть

Это самый большой (и, пожалуй, самый красивый) стенд в самом интересном павильоне выставки – павильоне №15. Стенд Mazda занимает огромную площадь без малого две тысячи квадратных метров и символизирует задорный спортивный характер марки.

ные цвета можно изучить по гоночным шлемам.

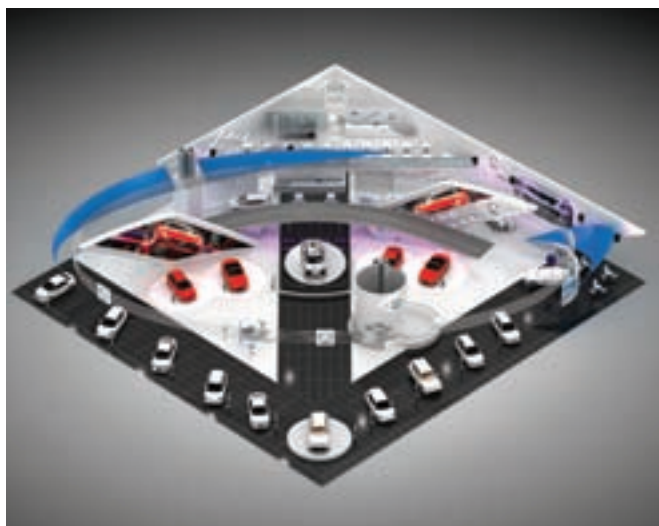
Технология музыки

Многие фанаты Mazda – не только ярые поклонники спорта, но любители музыки и технологий. И тех, и других других объединит один из самых ярких проектов выставки – уникаль-

ный из более 1500 доступных композиций из фонда Universal Music. Все, что нужно сделать, – получить пароль доступа на рецепции стенда Mazda. Мелодии можно скачать прямо на выставке: на стенде Mazda находятся более 20 рабочих станций, откуда в любое время бесплатно и легально доступна любая музыка. Сам стенд доступен круглосуточно в режиме видеотрансляции на www.mazda.ru.

Технология творчества

Дизайн – один из «коньков» Mazda. А поддержка талантов – ее важная социальная миссия. Mazda, совместно со Строгановской художественной академией и журналом «Автомобили», провела конкурс среди будущих дизайнеров. Более 20 студентов предложили свое видение того, как будет выглядеть самый популярный родстер-купе всех времен и народов, Mazda MX-5, через 7 лет – в 2015 году. Глава европейского дизайн-центра, Питер Бертвисл, допустил в финал пятерых лучших, из работ которых и выбрал победителя – им стал студент пятого курса, Сергей Шляхов. Поздравляем Сергея!!!



Технология пространства

Автор проект стенда – российский архитектор Вадим Хрипков – вдохновлялся активностью и динамикой, которые исходят от автомобилей Mazda. Его идея заключалась в том, чтобы создать пространство для экстремальных и необычных видов спорта. «Нет олимпиад для кайтеров и роллеров. Я решил создать такую площадку для Mazda и ее активных поклонников», – рассказал Вадим. Спорт и технологии – суть происходящего на стенде. Под толчком «парят» воздушные змеи, спецификации расположены на сноу-бордах, доступ-

ный сайт www.mazdamusic.ru. Фанаты Mazda могут совершенно легально и совершенно бесплатно скачать 10 любых ме-



Работа победителя

«Один из самых выдающихся стендов»

Вадим Хрипков, создатель площадки Mazda попробовал объективно взглянуть на свое творение



В: Какие идеи вы хотели выразить, создавая стенд?

О: Легкость, воздушность, молодость. Мне хотелось передать пространство необычного спортивного сооружения и заложить атмосферу молодежного фестиваля.

В: Думаете, стенд Mazda лучший?

О: (смеется) Я самый неправильный человек, которого можно об этом спрашивать. Считаю, что с точки зрения пространственного решения – мы создали один из самых выдающихся стендов на выставке. Но и остальные – тоже хороши, каждый – по-своему. Это как красивые женщины – у каждой есть что-то свое.

В: А с какими трудностями пришлось столкнуться?

О: Да не было особенных трудностей, так, рабочие моменты – инженерные решения, подбор материалов... Партнеры в лице команды Mazda – трезво мыслящие динамичные люди, все вопросы решали оперативно. Когда заказчик и архитектор работают лицом к лицу, все получается.

В: А чем вы особенно гордитесь?

О: Воздушными змеями – такими сине-бирюзовыми конструкциями, которые олицетворяют силу ветра. А еще – одним из основных архитектурных объектов, пандусом, который позволяет подняться над стендом на высоту в 3 метра. В результате у площадки получается второй уровень, новое измерение. От этого создается общее пространственное видение.

Московский автосалон в цифрах

- Двери автосалона открываются для публики 26 августа. Работа салона продолжится беспрецедентно долгий срок – 13 дней. Каждый день салон открыт с 10 утра до 10 вечера.
- В автосалоне участвуют более 1000 компаний и более 60 автомобильных брендов
- Выставочная площадь составляет 120 000 кв. м.
- Ожидается, что автосалон посетят более 1,5 млн человек
- Впервые Mazda участвовала в Московском автосалоне в 2006 году. Тогда в российской столице состоялись отечественные премьеры Mazda BT-50, Mazda MX-5, Mazda3 MPS и европейский дебют Mazda CX-7.

Выставки достижений

Как появились и чем друг от друга отличаются автосалоны

В этом году можно отпраздновать круглую дату целого явления в области автомобилестроения: автомобильные выставки. Первая из них состоялась 110 лет назад.

В июне 1898 года, ровно 110 лет назад, в саду Тюильри в самом центре Парижа открылась выставка автомобилей. Ее организовал Автомобильный клуб Франции (l'Automobile Club de France). В то время Франция была лидером мирового автомобилестроения: к началу XX века в этой стране работали около 600 компаний, выпускавших автомобили! На выставку прибыли 232 экспоната, и она имела большой успех – салон посетили 140 тысяч человек – несмотря на то, что автомобиль был невероятной роскошью для того времени. Первая модель Renault продавалась по цене 3000 франков, в то время это был эквивалент средней зарплаты во Франции за десять лет. И это был не самый дорогой автомобиль на рынке.

Впрочем, относительно первенства есть и иное мнение: немецкие автомобильные выставки ведут свою историю от экспозиции в отеле «Бристоль» в

Берлине, прошедшей в 1897 году. Но эта выставка продолжалась всего один день и вниманию посетителей предлагали всего лишь восемь машин. По масштабу и охвату потенциальных зрителей немецкую экспозицию трудно назвать настоящим автосалоном. И в любом случае у парижского салона остается право называться старейшей автомобильной выставкой из проводимых в наше время.

Комментируя в 1907 году первый российский автосалон, журнал «Нива» назвал Францию «Царицей автомобильного производства, да и самого автомобильного спорта... За нею можно поставить Германию, далее Бельгию, Англию, потом Америку». Правда, Америка опередила европейцев в другом: первый автосалон прошел за океаном в 1901 году в Чикаго. До Бельгии мода на автомобильные выставки добралась в 1902 году, в 1903 году прошел первый автосалон в Англии, в 1905 – в Швейцарии. Россия не осталась в стороне. О первом российском автосалоне газета «Новое время» писала в 1907 году: «В половине мая в Петербурге откроется между-



Мотор-шоу Женева 2006

народная автомобильная выставка, устраиваемая русским обществом любителей автомобильного спорта по образцу подобных выставок, бывающих ежегодно во всех крупных городах Западной Европы». Первый наш автосалон прошел в Санкт-Петербурге, в Михайловском манеже. На следующий год выставку перенесли в Москву. Однако две следующих были снова проведены в Северной столице в 1910 и 1913 годах.

Только для своих

В Советском Союзе автомобильные выставки были большой редкостью. Ведь основная задача таких мероприятий – увеличить продажи автомобилей, а советским автозаводам совсем не нужно было привлекать покупателей. Спрос и так настолько превышал предложение, что те, кто не хотел ждать в многолетней очереди, переплачивали огромные суммы за автомобиль. При том, что цены на машины



Автосалон Франкфурт 2007



и без того были гораздо выше, чем за рубежом. Например, даже при простом пересчете рублей в лиры, ВАЗ-2101 в начала семидесятых в СССР стоил вдвое дороже, чем его прямой родственник FIAT-124 в Италии. А если учесть уровень доходов граждан, то разница была бы еще больше: итальянская машина стоила около 10 средних итальянских зарплат, в то время как на «Жигули» средний советский гражданин должен был бы работать 40 месяцев. Но чем менее доступны были автомобили, тем интереснее было на них посмотреть. Поэтому неизменно огромным интересом пользовались не только редкие специализированные экспозиции, но и транспортные разделы универсальных выставок: например, знаменитой американской выставки 1959 года. Проспекты американских марок, выпущенные на русском языке, стали жемчужиной архивов многих коллекционеров. Проходили и выставки советских автомобилей – на «Автопроме-1984» состоялся официальный дебют модернизированной «Волги» ГАЗ-24-10 и перспективной модели ВАЗ-2108. А на небольшой экспозиции «Автодизайн'88» обычные граждане впервые увидели прототипы ВАЗ-2110. В закрытой части экспозиции были выставлены концепт-кары и прототипы – кабриолет на базе 2108, «Волга» ГАЗ-3105 с огромным остеклением, первый советский минивэн «Арбат», экстравагантный автопоезд «МАЗ-Перестройка»...



Мотор-шоу Токио 2007

Новая эпоха

Первый международный автосалон начали готовить в год распада СССР: британская выставочная компания ITE (International Trade & Exhibition) стала приглашать советских автопроизводителей и торговцев иномарками на выставку, запланированную на 1992 год. В силу британского происхождения компании выставка получила англоязычное название – Moscow International Motor show (MIMS). Она прошла в ав-

густе 1992 года на ВДНХ, в павильоне номер один и около него. На ней были представлены и грузовые и легковые автомобили, и многие экспозиции мало чем уступали зарубежным. Там же прошел, первый на территории бывшего СССР конкурс: еженедельник «Авто» отобрал лучшие экспонаты выставки в нескольких категориях. Например, «Звездой автосалона» в категории легковых автомобилей стал Volvo 850, в категории грузовиков – Renault Magnum.

В том же году прошла и автомобильная выставка в Санкт-Петербурге. Причем экспозиция «Мир автомобиля» разместилась в том самом Михайловском манеже, что и первый автосалон Российской империи за 85 лет до нее.

В том же году у нас началась конкуренция. «АСМ-Холдинг» объявил, что также намерен проводить автомобильные выставки. Эта организация была преемником министерства автомобильной промышленности и имела более официальный статус – именно АСМ-холдинг представлял Россию в OICA. Так появился Российский международный автосалон. Итогом этой конкуренции стало разделение выставок во времени: в нечетные годы проводили Российский автосалон, а в четные – MIMS. А сегодня они проводятся параллельно, буквально в соседних залах нового выставочного комплекса «Крокус-экспо».

Престижный календарь

В спорах устроителей конкурирующих московских выставок часто упоминалась OICA. И MIMS и Российский международный автосалон (PMAC) были зарегистрированы в этой организации, но в разных категориях – первая числилась среди выставок аксессуаров и



Автосалон Москва 2006



Автосалон Детройт 2003

проходит в нечетные годы, а Франция принимает салон в четные. Только две выставки из крупнейших OICA разрешила проводить ежегодно: автосалон в Женеве и Северо-Американское авто-шоу в Детройте (NAIAS – North-American Auto Show). Эти четыре упомянутые выставки, а также токийский автосалон считаются наиболее престижными в автомобильном мире и, как правило, именно на них дебютирует наибольшее число новинок.

нейтральной территории: в Швейцарии практически нет собственной автомобильной промышленности, и все чувствуют себя на равных. Выставка проходит в одном большом павильоне и очень удобна для осмотра. Салон во Франкфурте занимает десяток павильонов и так огромен, что журналисты зачастую пользуются велосипедами, чтобы успеть его осмотреть. «Всемирный автосалон» (так переводится Mondial de l'automobile) в Париже тоже размещается в целом городке павильонов – выставочном комплексе у Версальских ворот, и по его территории приходится иной раз ездить на автомобилях.

Национальные особенности

У каждого из салонов есть своя специфика. Женевский проходит, так сказать, на

запчастей, а вот РМАС получил статус именно выставки автомобилей. И это имело решающее значение в конкуренции.

OICA (это сокращение от официального названия на французском: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles) – Международная организация производителей автомобилей – была создана в 1919 году, и среди прочих ее задач – координация автомобильных выставок в разных странах мира. Отсутствие аккредитации OICA не означает запрета на организацию выставки. Автосалоны ежегодно проходят в большинстве штатов США, и это всех вполне устраивает. Но OICA составляет ежегодный календарь таким образом, чтобы выставки не пересе-

кались во времени. Ведь участие в крупном автосалоне требует больших затрат как средств, так и времени, и расплыться на разные салоны автопроизводители не станут. Поэтому попасть в календарь OICA для выставки означает гарантированный интерес со стороны крупнейших автомобильных компаний. А присутствие самых серьезных экспонентов автоматически гарантирует внимание посетителей. Что означает хороший доход для организаторов.

Календарь выставок очень плотный, поэтому большинство автосалонов под эгидой OICA проходят раз в два года. Так происходит с IAA (Internationale Automobil-Austellung) во Франкфурте и Mondial de l'automobile в Париже: немецкая выставка

Слова, слова, слова

В Москве в этом году состоялись сразу три автомобильные выставки, причем все на одной и той же площадке – в выставочном комплексе «Крокус-Экспо». В павильонах 2 и 3 проводится Московский международный Автомобильный Салон (с 26 августа по 7 сентября), в павильоне 1 и 2 (с 28 августа по 1 сентября) – 12-я международная автомобильная выставка MIMS, и в том же павильоне 2 часть залов заняли экспонаты 4-й выставки «Интеравто» (с 27 по 31 августа).

В силу исторической конкуренции у нас одну выставку называют «Автосалоном», другую – «Мотор-шоу», хотя оба этих термина имеют абсолютно одинаковое значение – автомобильная выставка. Просто один заимствован из французского языка более ста лет назад, а другой – из британской версии английского и совсем недавно. В американском английском такие выставки называют Auto Show.



Мотор-шоу Париж 2002